VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 187)**
- **Komisji Finansów Publicznych (nr 249)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 190)**

z dnia 26 września 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 187)

Komisji Finansów Publicznych (nr 249)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 190)

26 września 2013 r.

Komisje: Infrastruktury, Finansów Publicznych oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej obradujące pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o Kolejowym Funduszu Wyrównawczym (druk nr 1356).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Maria Sędek** przewodnicząca Sekcji Zawodowej NSZZ „Solidarność" PKP InterCity.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Anna Jasieńska**, **Elżbieta Kessel**, **Dariusz Myrcha**, **Marcin Mykietyński**, **Mariusz Pawełczyk** i **Anna Woźniak** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Kasiak** i **Jacek Markiewicz** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Proszę o zajmowanie miejsc i wyciszenie rozmów, rozpoczynamy.

Otwieram wspólne posiedzenie trzech Komisji: Finansów Publicznych, Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Infrastruktury. W imieniu przewodniczących: Piotra Zgorzelskiego, Dariusza Rosatiego i swoim własnym witam państwa serdecznie. Resort reprezentowany jest przez pana ministra Andrzeja Massela wraz z zespołem. Witam serdecznie współpracowników. Witam przedstawicieli organizacji społecznych związanych z szeroko rozumianym kolejnictwem. Witam przedstawicieli związków zawodowych.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o Kolejowym Funduszu Wyrównawczym. Projekt ustawy jest zawarty w druku nr 1356. Projekt uzasadni pan poseł Arkadiusz Mularczyk. Zwracam się do państwa z pytaniem, czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Nie słyszę.

Stwierdzam zatem, że Komisje przyjęły porządek. Przystępujemy do jego realizacji. Oddaję głos panu posłowi Arkadiuszowi Mularczykowi. Bardzo proszę o przedstawienie projektu ustawy. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Mularczyk (SP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, chciałem przedstawić połączonym Komisjom…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę o wyciszenie rozmów. Pana posła proszę o przybliżenie mikrofonu, bowiem słabo słychać.

Poseł Arkadiusz Mularczyk (SP) – spoza składu Komisji:

…chciałbym przedstawić Wysokim Komisjom projekt ustawy o Kolejowym Funduszu Wyrównawczym. Projekt ten jest jednym z kilku, który zgłosił mój Klub – Solidarnej Polski a który dotyczy gruntownych przekształceń, jakie są potrzebne na polskiej kolei. Złożyliśmy także ustawę o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe, który przywraca pierwotną funkcję Funduszowi Kolejowemu.

Ten projekt jest jednym z trzech projektów, które powinny być rozpatrywane łącznie, ponieważ dotyczą tej samej materii, mianowicie funkcjonowania grupy Polskie Koleje Państwowe. Z uwagi na fakt, że te projekty były złożone łącznie a dzisiaj rozpatrywany jest tylko jeden z tych projektów, więc chcę podkreślić, że rozpatrywanie tego jednego projektu, w mojej ocenie, nie wyczerpuje kompleksowo całej materii. Przyznam szczerze, że chciałbym rozpatrywać te wszystkie trzy projekty. One stanowią pewną kompleksową całość a omawianie jednego z nich może nie być w tym przypadku wystarczające, ponieważ on pokrywa się z innymi, pozostałymi projektami.

Jeśli chodzi o projekt ustawy, który przedłożyliśmy, to on wychodzi naprzeciw postulatom samorządowców, związków zawodowych, ale także przedstawicieli społeczności lokalnych, czy regionalnych, które widzą, że Przewozy Regionalne w szesnastu województwach nie funkcjonują w należyty sposób. Istnieje brak koordynacji działań przede wszystkim, jeśli chodzi o połączenia kolejowe pomiędzy województwami. W ciągu ostatniego czasu następuje likwidacja bardzo wielu nierentownych linii kolejowych według Przewozów Regionalnych. Powoduje to, że znaczna część mieszkańców województw traci jedyną możliwość dojazdu do pracy, szkoły czy centrów życiowych, które w każdym województwie są odmienne. Strategia, której celem było podzielenie Przewozów Regionalnych na szesnaście samorządowych spółek, wydaje się, że po tym czasie nie sprawdziła się. Mamy kilka silniejszych spółek w tych zamożniejszych województwach, które funkcjonują całkiem nieźle i, niestety, dużą część Przewozów Regionalnych, które funkcjonują bardzo źle. Są w tych spółkach szykowane zwolnienia grupowe. Jest tam, niestety, spory bałagan. To, co działo się w Śląskich Przewozach Regionalnych wszyscy widzieliśmy na ekranach telewizorów.

Uznając, że mieszkańcy szesnastu województw, podobnie jak mieszkańcy dużych miast, mają prawo – mieszkając w różnych miejscach – dojechać do pracy, szkoły, czy do dużego ośrodka miejskiego, to należy wprowadzić pewne mechanizmy, które doprowadzą do zrównania pewnych szans spółek, które zajmują się przewozami regionalnymi. Dlatego proponujemy, aby stworzyć Kolejowy Fundusz Wyrównawczy, którego celem będzie zapewnienie środków finansowych na współfinansowanie zadań własnych województwa w zakresie organizowania kolejowych, regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa w art. 4 pkt 19 ustawy o transporcie kolejowym. Wprowadzone rozwiązanie umożliwi organizatorowi publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwa skorzystanie ze współfinansowania kolejowych, regionalnych przewozów pasażerskich. Pozwoli to na funkcjonowanie tych przewozów na obszarach, których obsługa jest poza granicami rentowności danej spółki a gdzie utrzymanie połączeń kolejowych ma istotne znaczenie dla skomunikowania miejscowości z ośrodkami edukacyjnymi i większymi zakładami pracy.

Warto wskazać w tym miejscu, że projekt, który podlega obecnie pierwszemu czytaniu został pozytywnie zaopiniowany przez kilka województw, które uznały, że jest to element na sprawniejszą komunikację w województwie i jest to element wyrównywania szans województw, których nie stać na organizację połączeń kolejowych na nierentownych trasach. Dla wielu z tych województw oczywista jest rola kolejowych przewozów regionalnych w prawidłowym funkcjonowaniu transportu w całym regionie.

Trzeba powiedzieć, że reforma, która doprowadziła do utworzenia szesnastu spółek przewozów regionalnych, widzimy, że powoli wyczerpuje się. Ten stan, który jest obecnie nie ma racji bytu. Obecna nowelizacja, czy ustawa jest próbą wyjścia naprzeciw problemom, które obecnie mają te spółki oraz jakie odczuwają mieszkańcy tych województw, gdzie Przewozy Regionalne nie spełniają swojej roli i celów.

Dlatego też proponujemy, żeby został poddany pod obrady projekt ustawy o Krajowym Funduszu Wyrównawczym, który w naszej ocenie jako jeden z elementów zmian w grupie PKP pozwoli na sprawniejsze funkcjonowanie tych jednostek. Jest to, oczywiście, nasza propozycja. Była ona opiniowana przez związki zawodowe. Wiem, że opinia była pozytywna. Te projekty zostały przyjęte pozytywnie, być może z drobnymi uwagami. Myślę, że jest to dobra materia do dyskusji na temat przyszłości, nie tylko grupy Przewozów Regionalnych, ale także innych spółek, które wchodzą w skład grupy PKP.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu posłowi za zaprezentowanie projektu ustawy. Otwieram debatę. W pierwszej kolejności poproszę o przedstawienie stanowiska rządu. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Andrzeja Massela.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Szanowni panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, postaram się w miarę krótko przedstawić stanowisko rządu, które zostało przyjęte w związku z przedłożonym projektem.

Przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę, że budzi on wątpliwości, przede wszystkim ze względu na cel, dla którego ma być utworzony a także ze względu na zaproponowanie jako podstawowego źródła wpływu środków stanowiących dochód budżetu państwa, tu akurat jest powiedziane – w wysokości 0,1%. Tutaj projektodawcy wzorowali się na przepisach ustaw dotyczących utworzenia Funduszu Kolejowego oraz Krajowego Funduszu Drogowego, które stanowią wyodrębnione rachunki bankowe obsługiwane przez BGK. Należy podkreślić, że w przypadku tamtych funduszy, to źródłem ich zasilania jest opłata paliwowa. Tutaj w przedłożonym projekcie realnym źródłem wpływów jest praktycznie budżet, czyli jest to rozwiązanie, które nie znajduje uzasadnienia. Ponadto chciałbym przypomnieć, że zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z grudnia 2010 r., organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów regionalnych jest zadaniem własnym samorządów województw, finansowanym ze środków własnych, budżetowych. Samorządy realizują to od 2004 r. W międzyczasie zwiększyło się zasilanie samorządów w środki poprzez zwiększenie udziału w podatkach. W związku z tym, proponowanie takiego niesystemowego źródła, naszym zdaniem – nie znajduje uzasadnienia. Ponadto znajdujemy szereg merytorycznych niejasności, braków i błędów, których tutaj nie będę wymieniał.

Zwracam też uwagę, że wnioskodawcy może nie do końca znają sytuację, jaka panuje w segmencie przewozów regionalnych. Informuję, że nie ma szesnastu wojewódzkich spółek. Być może taka sytuacja byłaby dużo lepsza niż taka, jaka jest teraz, gdy mamy spółkę, która ma szesnastu właścicieli a to jest zdecydowanie nie do sterowania.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Zachęcam państwa posłów do zabierania głosu. Zgłosił się pan poseł Szczerski, bardzo proszę.

Poseł Paweł Szałamacha (PiS):

Nie, Szałamacha. Ale to jest wtórny element tej sprawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, miałem złą informację. Pan poseł Szałamacha, bardzo proszę.

Poseł Paweł Szałamacha (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, z zainteresowaniem obserwując projekt ustawy o Kolejowym Funduszu Wyrównawczym to należy stwierdzić (jest tu obecny minister Massel), że ta ekipa od czterech lat dokonuje rozwalenia segmentu przewozów regionalnych, kolejowych, pasażerskich w Polsce. To państwo doprowadzili do sytuacji przekazania tej spółki szesnastu województwom, ta spółka nie ma żadnego właściciela. To państwo, zmierzając konkretnie i konsekwentnie, stymulując obecnie działania odśrodkowe przez

gros samorządów wojewódzkich w celu podziału na ośmiu, dziesięciu, może szesnastu odrębnych przewoźników. Jest to podstawowy, systemowy błąd, co do zdefiniowania funkcjonowania tej spółki w systemie transportowym kraju. To idzie całkowicie na państwa rachunek.

W dobrze postawionych systemach transportowych w Europie, tak jak to jest w Niemczech, we Francji, w innych krajach, przewozy regionalne (przykładem jest Deutsche Bahn) są częścią flagowego – może to stara terminologia – narodowego przewoźnika kolejowego. Jest funkcjonalnie wyodrębniony dział BD Regio. Oczywiście innym segmentem są przewozy InterCity. On nie został wyodrębniony i przekazany landom. Nie idzie w tym kierunku, do którego państwo chcą doprowadzić czyli podziału spółki dalej, wśród szesnastu właścicieli. Ze względu na systemową rolę, czy funkcję tych przewozów, stanowi część krajowego przewoźnika. Podobnie jest we Francji. Akurat w mniejszych terytorialnie krajach ten podział nie ma sensu (jak w Beneluksie), ale to, co państwo przeprowadzili, co przeprowadziła ekipa Platformy Obywatelskiej, idzie całkowicie na wasz rachunek. Co do zasady państwo rozwalacie ten segment. Mamy chaos panujący w spółce w tym roku, dymisja prezesa, konkurs, nie objęcie stanowiska prezesa przez osobę wybraną w konkursie. To była bardzo ciekawa sytuacja. Prezes został wybrany w konkursie, po czym nie objął stanowiska i zrezygnował. To idzie na państwa rachunek.

Odpowiadał mi pan na interpelację w sprawie tego, co dzieje się w Przewozach Regionalnych i umył całkowicie ręce, stwierdzając dzisiaj, że zrzuciliśmy to całkowicie na samorządy wojewódzkie. Wobec tego, to niech oni się martwią. Jeżeli w Polsce za parę miesięcy Przewozy Regionalne zostaną postawione w stan upadłości, ku czemu zmierzają kroki i następne projekty ustawowe i ten segment *de facto* upadnie, o czym mówił poseł Mularczyk, tzn. nastąpi podział na szesnaście, dziesięć czy mniej firm, to możemy się spodziewać, że naprawić ten stan rzeczy może być naprawdę trudno. Utracona zostanie funkcjonalność i więzi. Ten chaos, który zapanował, który zimą wysmażyliście na Śląsku, powtórzycie w szesnastu województwach. Polacy dojeżdżający codziennie do pracy z Obornik Wielkopolskich do Poznania, bądź z Obornik Śląskich do Wrocławia dokładnie zostaną wpakowani w korek na drogach dojazdowych do dużych miast. Przesiądą się na jakieś autobusy, minibusy, będą próbowali używać komunikacji indywidualnej, czyli personalnych samochodów. Ten segment jako funkcjonalny dział w kraju upadnie. To całkowicie idzie na wasz rachunek.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dyskusja o funduszu wyrównawczym – zgodnie z oświadczeniem pana posła Mularczyka – jest to jeden z elementów składanki trzech projektów ustaw. W związku z tym jest bardzo trudna w tej chwili do oceny. Niemniej jednak jest wskazaniem na to, że przewozy pasażerskie potrzebują jakiegoś uregulowanego systemu wspierania ich środkami finansowymi a nie takiego chaotycznego.

Mamy sytuację, która powoduje to, o czym mówił pan poseł Szałamacha. Chciałbym dodatkowo rozwinąć jego wypowiedź. Otóż mamy taką sytuację, że Przewozy Regionalne zostały oddane w ręce marszałków województw. W tej dziedzinie w zależności od potencjału finansowego województwa są lepiej, bądź gorzej finansowane. Wiemy, że potrzeba dużych środków na odbudowę, szczególnie, jeśli chodzi o pojazdy. Tutaj jest wprowadzony system w pełni uznaniowy w zależności, jak i które województwo postara się o to. Ta odbudowa parku transportowego odbywa się metodą środków z Unii Europejskiej. Jesteśmy w takiej sytuacji, że pociągów nie kupują Przewozy Regionalne, nie spółki kolejowe, tylko marszałkowie województw z budżetu województwa. W ten sposób stworzono pewną formę mobilizacji. Początkowo te pojazdy były dawane w użytkowanie Przewozom Regionalnym, czy powstającym spółkom wojewódzkim. Z biegiem czasu powstał kierunek na powstanie spółek wojewódzkich. Powstał z tego tytułu duży chaos. Z jednej strony nie rozwiązujemy tego w humanitarny sposób, jak to miało miejsce w woj. mazowieckim, gdzie zakład mazowieckich przewozów został przekazany do województwa.

Na tej bazie województwo zorganizowało swoją spółkę przewozową a następnie odkupiło tabor i całe zaplecze od Przewozów Regionalnych, w ten sposób zdejmując część obowiązków. Tymczasem powstają nowe spółki. Przewozy Regionalne funkcjonują w tym wszystkim. Muszą się jakoś w tym odnaleźć. Nie wszystkie województwa stać na to, żeby sobie samodzielnie radzić. Wiadomo, że będzie potrzebna jakaś kompleksowa obsługa tych województw, które nie są w stanie powołać swoich spółek. Są też takie, które nawet nie chcą. W takim, czy innym zakresie Przewozy Regionalne są potrzebne.

Mamy więc sytuację tego typu, że można było stworzyć firmę w Polsce, która w 2019 r. w momencie, kiedy wchodzi Czwarty Pakiet Kolejowy, radziłaby sobie w przetargach ogólnoeuropejskich na polskim rynku, które będą musiały organizować samorządy wojewódzkie. Tymczasem rząd prowadzi Przewozy Regionalne ku upadłości, chociaż są one w rękach marszałków, ale rząd prowadzi swoją politykę w tym kierunku, bo posiada dwustronny wpływ na marszałków. Z jednej strony finansowy a z drugiej – polityczny, bo większość samorządów jest zarządzana przez koalicję rządzącą. Przewozy Regionalne są prowadzone do upadku. Marszałkowie są zobligowani do powoływania własnych spółek, jak na Śląsku, gdzie za olbrzymie pieniądze nie było żadnych pozytywnych skutków dla przewozów. Prawdopodobnie marszałkowie mając tylko małe, wojewódzkie spółki w 2019 r. przegrają pierwsze przetargi unijne na przewozy. Co będą robili z własną spółką? Będą szukali kogoś, komu mogą sprzedać tabor. Wyłożą teraz 500-, 600-, 800.000 tys. zł na powołanie spółki. Pokryją drugie tyle strat w pierwszych latach ich działalności i w 2019 r. przegrają przetarg unijny, bo wszystkie firmy z Europy będą mogły startować w 2019 r. do takiego przetargu. Rząd polski prowadząc taką niezorganizowaną politykę, prowadzi do olbrzymiej straty środków publicznych. Przecież te spółki, które powstały na Śląsku, Dolnym Śląsku, Wielkopolsce, Małopolska szykuje się a woj. pomorskie rozmawia z lubuskim, wydadzą pieniądze. Zakupują tabor i często bezsensownie jak na Śląsku. Było siedem rodzajów taboru. Nie można było dotrzymać rozkładu jazdy. Każdy z nich ma inny czas rozpędzania się do maksymalnej prędkości, zatrzymywania się i otwierania drzwi, jeśli chodzi o postój na przystanku. Tam nie można w ogóle utrzymać rozkładu jazdy. Mamy teraz ileś spółek…

Panie ministrze, pieniądze samorządów są pieniędzmi publicznymi. Są to środki państwa polskiego, czy nazywają się środkami samorządu gminy, powiatu, województwa, Skarbu Państwa, czy budżetu państwa. Są to środki publiczne i państwa polskiego. Pytanie, ile po 2019 r. Polska straci miliardów w skutek upadłości a wcześniej – powołania tych wszystkich spółek? Nie mamy rzeczywistego, uregulowanego finansowania. Wiadomo co samorządy województw są w stanie dać za Przewozy Regionalne, ale żadne spółki regionalne bazując na przykładzie woj. mazowieckiego nie są w stanie odtworzyć swojego majątku. Nie są w stanie wypracować właściwej amortyzacji, aby odtworzyć swój majątek. Bazują na tym, że województwa kupują im tabor. Wygra np. zbudowana na bazie Arrivi duża spółka przewozów pasażerskich DB, która potrafiła włożyć duże pieniądze w przewozy towarowe w Polsce, żeby zająć ten rynek. Teraz wykładają duże pieniądze w przewozy pasażerskie, żeby wejść w ten rynek. Wejdzie ze swoim taborem, całym usprzętowieniem i całe nasze wydane pieniądze pójdą w niwecz.

Przyznaję, że potrzebne jest prawne uregulowanie sposobu finansowania, aby odbudować tabor Przewozów Regionalnych. Być może, jak rozmawialibyśmy o całym pakiecie, to może wyglądałoby inaczej. Nie można teraz odżegnywać się i stać na stanowisku, że każda zgłaszana propozycja, aby delikatnie pomóc, jest zła i do odrzucenia. To wszystko jest sygnałem, że przewozy regionalne w Polsce, nie mówię o spółce Przewozy Regionalne, przewozy wojewódzkie i międzywojewódzkie muszą zostać uratowane w sposób systemowy. Jeżeli nie będą uratowane, to już niedługo nie będzie polskiego rynku. Nawet za sam rynek nikt nie weźmie pieniędzy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę pana posła Marcina Święcickiego. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Marcin Święcicki (PO):

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o projekt, który mamy dzisiaj przedstawiony, to uważam, że nie jest projektem, który uzdrawia sytuację w zakresie przewozów regionalnych. Natomiast po części zgadzam się z moim przedmówcą, że sytuacja w tym obszarze jest dosyć złożona i trudna. Środków jest coraz mniej. Obecny model nie sprawdza się. Jest europejska konkurencja, która będzie się rozwijała.

Proponuję, żeby nie dzisiaj i nie w tej chwili te nasze trzy Komisje, czyli Komisja Infrastruktury, Komisja Finansów Publicznych oraz Komisja samorządowa odbyły jednak jakąś debatę w sprawie modelu przewozów regionalnych. Żeby ministerstwo przedstawiło nam w tej sprawie materiały. Może ministerstwo ma jakieś inne opracowania, inne modele, żebyśmy zobaczyli, jak to funkcjonuje w innych krajach. Może ma jakieś materiały porównawcze, jak to mogłoby u nas funkcjonować. Znając sytuację tych przedsiębiorstw zgadzam się z tym, że to, co się tam dzieje nie idzie w żadnym dobrym kierunku. Mam takie wrażenie. Wolałbym o tym podyskutować i przekonać się, że zmierzamy w tej sprawie w dobrym kierunku.

Zgłaszam taki postulat, żeby odbyć wspólne posiedzenie nad tym tematem, ale nie w tej chwili, bo jest to jakiś bardzo fragmentaryczny, który moim zdaniem nie ratuje oczywiście tej sytuacji. Nie usprawnia, tylko dalej prowadzi do jakiegoś zamieszania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo pana posła Stanisława Lamczyka.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, chciałem nawiązać zarówno do wypowiedzi pana Mularczyka, jak i pana posła Szałamachy. To, co działo się na Śląsku nie działo się w Przewozach Regionalnych, tylko na śląskich kolejach. To jest różnica podmiotowa. Jest to bardzo istotne, bo regionalne koleje spokojnie sobie z tym wszystkim poradziły. Za tego rządu regionalna kolej została oddłużona o przeszło 2.000.000 tys. zł i zostaną zrobione następne kroki. Nie obawiałbym się o przyszłe losy. Natomiast to, co proponuje pan poseł Mularczyk, jak mówił pan minister, jest niesystemowe. Nie jest spójne z systemem, który został do tej pory stworzony, jak również jest to przelewanie środków z budżetu państwa.

Dlatego składam przeciwny wniosek – o odrzucenie tej ustawy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę pana posła Arkadiusza Mularczyka.

Poseł Arkadiusz Mularczyk (SP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo za tę krótką dyskusję. Panie przewodniczący, panie ministrze, chcę jeszcze raz podkreślić, że ta ustawa jest jedną z trzech ustaw, które złożyliśmy. One są wynikiem dyskusji, jaka miała miejsce na konferencji kolejowej, na którą zapraszaliśmy przedstawicieli związków zawodowych, przedstawicieli branży kolejowej oraz ministerstwa. Niestety, ale z ministerstwa nikt nie przyszedł. Bolejemy nad tym. Po tej konferencji złożyliśmy trzy projekty. Teraz, jeśli ktoś składa mi zarzut, że jest on wyrywkowy, to – tak, jest on wyrywkowy, bo złożyliśmy trzy ustawy a jest tylko jedna.

Prosiłbym, panie przewodniczący, żeby dzisiaj nie głosować odrzucenia tego projektu, dlatego że nie ma innego projektu na temat Przewozów Regionalnych. Rząd nie zaproponował żadnych rozwiązań. Wszyscy mamy świadomość, że ten obecny stan prowadzi do upadłości większości z tych spółek. Składam formalny wniosek, żeby doprowadzić do czytania tych wszystkich trzech projektów. Wtedy jest to jakaś jedna, kompleksowa i przewodnia myśl, która przewodzi tym projektem. Dopiero wówczas niech rząd odniesie się do tego i przedstawi swoją opinię do tych wszystkich trzech projektów.

Dziękuję panu Święcickiemu za głos. Mimo, że jest posłem partii rządzącej i Platformy Obywatelskiej widzi te mankamenty, o których mówiłem. Prosiłbym, żeby przychylić się do tego głosu i żeby nie głosować na obecną chwilę wniosku o odrzucenie oraz dopuścić do pierwszego czytania dwóch pozostałych projektów. Dopiero później, po dys-

kusji pochylić się nad projektami oraz przeprowadzić dyskusję na temat sytuacji w grupie PKP i Przewozach Regionalnych.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów? Zgłasza się pan prezydent Miętek. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Panie przewodniczący, ja bardzo krótko. Bardzo cieszę się, że posiedzenie Komisji jest transmitowane. Pracownicy spółki Przewozy Regionalne będą mogli sobie obejrzeć w Internecie jaki był przebieg posiedzenia Komisji, które dotyka najistotniejszych problemów spółki Przewozy Regionalne.

Przyznam się szczerze, że przypomniały mi się czasu, kiedy na tej samej sali, kiedyś uczestniczyłem w posiedzeniu Komisji dotyczącym emerytur pomostowych. Przyznam się szczerze, że przypomniała mi się atmosfera stamtąd. Dzisiaj brakuje „świstaszków", bo kiedyś były a dzisiaj ich nie ma. Widzę, że znaczna większość nie ma zainteresowania kwestiami Przewozów Regionalnych, które konają. Myślę, że też podziękuję panu posłowi Święcickiemu, ale nie wiem, czy nie będzie problemów klubowych z uwagi na zabrany przez pana głos. Przewozy Regionalne są w stanie agonalnym. Chciałbym przypomnieć, że funkcjonują one na skutek usamorządowienia Przewozów Regionalnych, które ten rząd wprowadzał. Ten rząd w ogóle nie zwracał uwagi, jak mówiliśmy, że struktura właścicielska Przewozów Regionalnych jest nieodpowiednia. Przepływy finansowe są nieodpowiednie. Mówiliśmy, że skończy się to katastrofą. Zresztą było to już widoczne po czterech miesiącach funkcjonowania Przewozów Regionalnych.

Dzisiaj jedynym rozwiązaniem lansowanym przez stronę rządową, jako recepta na Przewozy Regionalne, to upadłość spółek kolejowych i w tym upadłość Przewozów Regionalnych. Przestrzegam przed tym, że skończy się to gigantyczną katastrofą komunikacyjną. Przewozy Regionalne to firma przez pryzmat, której wszyscy, którzy korzystają z kolei patrzą w ogóle na kolej. 80% ludzi, którzy w ogóle korzystają z kolei to właśnie korzystają z kolei codziennego transportu do pracy, szkoły i lekarza.

Przepraszam, nie mogę się skupić.

Wiem, że pani poseł i panowie posłowie przyszliście tylko przegłosować odrzucenie i katastrofę tej spółki. Nie mogę więcej nic powiedzieć. Wszystko, co powiedziałem wcześniej jest pewnie w protokołach. Będziecie mieli odpowiedzialność za tę spółkę. Ja mogę tylko tyle. Dla ułatwienia, jeśli poszukujecie winnych za rozpad spółki Przewozy Regionalne, to będziecie mogli to zrzucić na związki zawodowe działające w spółce Przewozy Regionalne. Mamy wrażenie, że jeżeli na konwencie marszałków, który jest zwołany na 1 października nie będzie przełomu co do funkcjonowania Przewozów Regionalnych w Polsce, to prawdopodobnie na skutek finału sporu zbiorowego, który mamy w tej spółce, zostanie ogłoszony strajk ogólnopolski w spółce Przewozy Regionalne. Będzie trwał do skutku, nie wiem – do jakiego. Pewnie strat nie będzie większych jak w przypadku upadłości firm kolejowych. Niestety, ale wtedy decyzje dotyczące przyszłości przewozów kolejowych w Polsce będzie trzeba podnieść.

Jestem rozgoryczony i zażenowany. Przepraszam pana przewodniczącego, że z takim wzruszeniem mówię to, ale – po prostu – przypomnę sobie dwustu ludzi z kujawsko-pomorskiego, którzy zwalniani są z pracy w tej chwili i ich rodziny tracą środki do życia a z drugiej strony widzę parlamentarzystów, którzy w ogóle nie są zainteresowani problemem. Ze śmiechem i dezaprobatą rugają swojego kolegę z klubu, że zechciał zabrać głos, to nie mieści mi się w głowie…

Dziękuję za uwagę, cierpliwość i wysłuchanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu Związku Zawodowego Maszynistów. Wydaje się, że teza końcowa o lekceważeniu pewnie jest przesadzona, ale nie chciałbym wdawać się w tę debatę. Pan minister Andrzej Massel chciał zabrać głos. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowni państwo, na początek chciałbym powiedzieć, że resort transportu bardzo poważnie traktuje sytuację w spółce Przewozy Regionalne. Ma świadomość, że w takiej strukturze, w jakiej ona funkcjonuje to już długo nie pociągnie. Zależy nam na tym, żeby pasażerowie mieli możliwość dojazdu do szkoły i pracy. Chcemy wspierać marszałków w procesie przekształceń tej spółki.

Odnosząc się do dyskusji, która ma tutaj miejsce chciałbym przeczytać fragment pewnego ważnego dokumentu: „Bezwzględnie koniecznym, podstawowym warunkiem do stworzenia właściwych podstaw działania kolejowych przewozów regionalnych jest oddłużenie spółki PKP Przewozy Regionalne. Przewiduje się, że nastąpi to w latach 2008-2009 poprzez dofinansowanie PKP PR przez PKP S.A. Środki na ten cel będą pochodzić z pożyczki budżetowej w wysokości 1.860.000 tys. zł. Zadłużenie strukturalne RP wobec grupy PKP wynosi 2.160.000 tys. w tym 300.000 tys. wobec PKS S.A. z tytułu wcześniej udzielonej pożyczki. Zadłużenie PKP RP wobec PKP S.A. z tytułu udzielonej pożyczki zostanie spłacone ze środków budżetu państwa w ramach limitu 18% wpływów z akcyzy. Z chwilą rozpoczęcia oddłużenia PKP PR, spółka zostanie poddana procesowi usamorządowienia. Usamorządowienie będzie polegać na przekazaniu nieodpłatnie udziałów spółki PR samorządom wojewódzkim w równych częściach po 1/16 wartości udziałów". Źródło to Strategia dla Transportu Kolejowego. Data przyjęcia to kwiecień 2007.

Widzicie państwo, kto zmajstrował tego potwora.

Tylko tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo za uzupełnienie. Chcę powiedzieć, że te informacje są zawarte w stanowisku rządu do tego projektu ustawy. Jest to stanowisko, które wszyscy państwo posłowie otrzymaliście. Zdecydowanie i wyraźnie widać to wsparcie z budżetu państwa, z jednej strony – z Krajowego Fundusz Drogowego, z drugiej strony – z rezerwy celowej. Są tam po prostu wymienione te kwoty.

Przepraszam, czy ktoś jeszcze? Pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Są tutaj posłowie, którzy uczestniczą w Komisji Infrastruktury od lat. Otóż proces usamorządowienia spółki rzeczywiście zostały przyjęty w strategii z 2007 r., ale tego typu rozwiązania, o których mówi pan minister zostało przyjęte suplementem, który został wprowadzony do tej strategii po wyborach, panie ministrze i to przez państwa rząd.

W ramach strategii, która została przyjęta w 2007 r. było założenie, że samorządy województw będą w grupach. Od razu w tej strategii było uznanie, że poszczególne samorządy indywidualnie nie są w stanie poradzić sobie z prowadzeniem Przewozów Regionalnych. W związku z tym, przewozy międzywojewódzkie miały przejąć i prowadzić InterCity, natomiast Przewozy Regionalne w tejże strategii (przygotowanej przez prof. Chaberka) miały przejąć pięć, sześć krajowych spółek na terenie całego kraju, obejmujące dwa, trzy a nawet cztery województwa, jeśli były słabsze. Odnosimy się do tej strategii, która z perspektywy czasu, powiem, że niekoniecznie była słuszna. Ona przewidywała to inaczej. Nie byłoby może takiego krachu, jaki teraz ma miejsce. Przejmując poszczególne zakłady Przewozów Regionalnych samorządy wojewódzkie nie tworzyłyby swoich spółek i nie wydatkowałyby dodatkowych pieniędzy, czyli poszłyby w ślady woj. mazowieckiego.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Bardzo proszę pana posła Sztorca.

Poseł Andrzej Sztorc (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie zamierzałem zabierać głosu, ale kiedy padły słowa, że dobrze dzieje się, że jest transmisja na żywo, żeby związkowcy mogli oglądać, to panie przewodniczący, źle się dzieje. Nie przyszliśmy tutaj uczestniczyć w cyrku, tylko w poważnych rozmowach. Tak się składa, od samego początku historie Przewozów

Regionalnych, jeszcze kiedy za marszałka Marka Nawary zaczęły się pierwsze trudności kolei regionalnych. Marszałek Nawara odgrywał ważną rolę na etapie samorządowym i wcześniejszym. W Krakowie podjęliśmy próbę ratowania. Byliśmy bardzo blisko uzgodnienia czegoś, co dawało znacznie większe przychody i zatrzymanie strat, czyli stworzenie na wzór czegoś, co było kiedyś: dyrekcje regionalne. Chcieliśmy stworzyć przewozy na terenie trzech województw: małopolskiego, podkarpackiego i świętokrzyskiego.

Panie przewodniczący, wszystko było dogadane, rozbiło się o trzy etaty związkowe i upadło. Zacznijmy rozmawiać poważnie i nie mówmy, panie przewodniczący, o cyrku. Jeśli pan uważa, że to cyrk, to być może, ale są to bardzo poważne sprawy, które wreszcie trzeba rozstrzygnąć. Od samego początku historii uczestniczyłem w tym. Chodzi cały czas o straty i dopłaty. Owszem nie możemy dopuścić do upadku kolei, ale wyrzeczenia muszą być ze wszystkich stron. To nie może być tak, że po jednej stronie jest worek, gdzie trzeba wkładać rękę i dokładać do tego. Nie, wyrzeczenia muszą być ze wszystkich stron. Znam bardzo dobrze historię tego wszystkiego.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy ktoś chciałby zabrać jeszcze głos? Nie słyszę. Wobec powyższego stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy o Kolejowym Funduszu Wyrównawczym. W trakcie pierwszego czytania zostały sformułowane wnioski. Jest jeden wniosek pana posła Marcina Święcickiego, aby w najbliższym czasie przygotować wspólne posiedzenie trzech Komisji i odbyć debatę w sprawie Przewozów Regionalnych. Deklaruję w imieniu przewodniczących, że zorganizujemy takie wspólne posiedzenie prezydiów i postaramy się doprowadzić do takiej debaty. Deklaruję to. W związku z tym nie będziemy głosować tego wniosku.

Jeżeli chodzi o wniosek pana posła Mularczyka o odłożenie rozpatrywania, to na ten wniosek nie mamy wpływu, bo obowiązuje nas regulamin Sejmu. W trakcie pierwszego czytania został sformułowany, najdalej idący wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Zatem poddam ten wniosek pod głosowanie. Kto z państwa posłów jest za odrzuceniem projektu ustawy w pierwszym czytaniu? Proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

30 głosów za, 11 przeciw i brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Stwierdzam zatem, że połączone Komisje: Finansów Publicznych, Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Infrastruktury, rekomendują Wysokiej Izbie odrzucenie projektu ustawy o Kolejowym Funduszu Wyrównawczym w pierwszym czytaniu. Powinniśmy wyznaczyć posła sprawozdawcę. Proszę o zgłaszanie kandydatur. Czy pan poseł Mularczyk?

Poseł Arkadiusz Mularczyk (SP) – spoza składu Komisji:

Nie, niech pan przewodniczący weźmie to na siebie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem. Czy pan poseł Lamczyk podejmie się tej misji?

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czy są inne kandydatury? Nie ma.

Stwierdzam, że misję złożenia sprawozdania wypełni pan poseł Stanisław Lamczyk. Szanowni państwo, w związku z wyczerpaniem porządku zamykam posiedzenie Komisji.

Dziękuję za udział.